CICLISM

Cursa de șase zile

O nouă formulă?

Hotărât lucru, americanii nu știu ce să mai inventeze pe târâm sportiv, spre a stârni interes, și pentru a procura emoții spectatorilor.

Boxul a început să piardă teren și nici jocul național american, așa zisul basse-ball, nu mai atrage massele. Golful a eșit și el din perioada prosperă, iar aqua-planul nu mai găsește numeroșii adepți de altădată. Pe scurt, mai toate ramurile sportive practicate în prezent, nu mai exercită suficientă atracție asupra americanilor. Sătui de acelaș și acelaș lucru, yankeii ezită să umple locurile sălilor de spectacole sportive și preferă alte distracții.

CURSA DE ȘASE ZILE

Pe vremuri, cursa ciclistă de șase zile, înființată în 1894 și disputată pentru prima oară la New-York, suscită un interes deosebit. Pâlcuri de oameni se îndreptau spre Madison Square Garden, spre a umple, până la refuz, imensa arenă. Și nimeni nu se gândea să ocupe locul numai pentru câteva ore. Spectatorii veneau la spectacol prevăzuți cu alimente pentru 24 de ore și nu părăseau arena decât dimineața la ora 5, când perioada de acalmie permitea oamenilor de serviciu să procedeze la curățirea localului. Astăzi asemenea lucruri nu se mai pomenesc, iar cei ce și le povestesc sunt priviți cu neîncredere.

Astfel fiind, faimoasele Six Days, și-au pierdut din strălucire și numai fanaticii adepți ai pedalei, le mai urmăresc cu încăpățânare, căutând să convingă pe ceilalți de frumusețea spectacolului și interesul emulației. De cele mai multe ori, perorațiile incorigibililor nu dau absolut nici un rezultat și Madison Square Garden-ul pierde clienți pe zi ce trece.

UN SINGUR ALERGATOR

La înființare și câțiva ani după aceia, cursa de șase zile nu se alerga pe echipe. La început se alerga câte 6—8 ore pe zi, timp de șase zile și cele are reușea în cele 36—48 ore să acopere cea mai mare distanță, era proclamat învingător. Ulterior, un ciclist de valoare al timpurilor și-a propus să acopere 1000 km. fără să părăsească șeaua și când a isbutit această ispravă, s'au găsit destui excentrici cari să plănuiască o alergare de 144 ore. A fost suficient să se nască această ideie pentruca ea să fie pusă în practică. Câțiva ani acesta a fost sistemul. Fiecare alergător concura pe compt propriu; dormea când voia, se odihnea când îi convenea și lua masa după pofta stomacului. La sfârșitul celor 144 ore se calcula distanța parcursă de fiecare concurent.

INTERVENȚIA LIGEI

Dar sistemul era departe de a servi sportul. S'au întâmplat destule cazuri grave, cu urmări mortale chiar, provenite din ambiția concurenților cari, pentru a putea câștiga, renunțau la odihnă, la somn și, și la mâncare. Acest lucru a făcut pe câțiva cunoscători cari și-au dat seama de influența nefastă a acestui gen de curse, să formeze o ligă contra sportului ciclist, în general, ligă care există și astăzi. Când formația s'a închegat bine și a fost investită cu oarecari puteri, prima acțiune a îndreptat-o contra curselor de șase zile și urmările au corespuns transformării alergărei, în cursă pe echipe de doi cicliști.

Six Days au cunoscut succese răsunătoare și a prilejuit spectacole dintre cele mai atrăgătoare. Cum spuneam însă mai sus, încetul cu încetul și-a pierdut din atracție, iar în ultimult timp au început să fie considerate drept monotone.

O IDEE SALVATOARE?

Căutându-se remediul, cineva a emis părerea revenirii la sistemul unui singur alergător. A fost suficient să se dea semnalul în această direcție ca toată lumea să se declare de acord și gata să facă să reînvie timpurile de glorie ale lui Six Days. Ideia s'a răspândit cu iuțeala fulgerului în întreaga Americă și propaganda în vederea atingerei scopului a luat proporții gigantice, cu adevărat americănești.

Se naște întrebarea: este oare aceasta soluția salvatoare?

Credem că nu și suntem convinși că liga deja în ființă, va face tot posibilul spre a împiedica repetarea scenelor penibile cari au caracterizat epoca în care cursa de șase zile era disputată, de fiecare concurent, pe compt propriu.

r. e. d.

MOTOCICLISM

Cariera strălucită a lui Nicolae Ionescu - Cristea

De 43 ori clasat în 54 curse disputate

Răscolind arhivele motociclismului românesc, ne-am lovit dese ori de numele lui Nicolae Ionescu-Cristea, alergătorul care, în ultimii ani a reușit să se ridice în fruntea motocicliștilor români.

Dat fiind întrecerile motocicliste disputate în ultimii doi ani sunt strâns legate de acest demn urmaș al lui Marin Moraru, crack-ul de altă dată, am găsit interesant să studiem cariera scurtă dar strălucită a as-ului pistei românești.

Incă foarte tânăr, este născut la 26 Martie 1909, deci va împlini în curând 24 ani, Nicolae Ionescu-Cristea a avut o ascensiune pe atât de rapidă, pe cât de puțin promițător i-a fost debutul.

Din fericire el are mulți ani înainte și dacă va rămâne credincios sportului care i-a asigurat un renume, nu ar fi exclus ca ceva mai târziu să-l vedem măsurându-se cu consacrații continentului, chiar la ei acasă.

IN 1928

Deși făcea motociclism din 1925, Nicolae Ionescu-Cristea a apărut în public, abia în 1928, debutând la 26 Mai, în premiul «Circuit Băneasa» (240 Km.). A luat plecarea în categoria de 500 cmc., alături de alți 11 concurenți și s'a clasat al cincilea, după C. Sădeanu, I. Dumitrescu, Șt. Bonciulescu și C. C. Popescu.

Peste 20 de zile a concurat într'o probă alergată pe hippodromul Floreasca sub organizarea societății «Velo Stadion». Cursa a fost câștigată de Gheorghe Nadu, iar Ionescu-Cristea nu s'a clasat.

Două săptămâni mai târziu a concurat din nou la Floreasca dar, răsturnându-se a fost silit să abandoneze lupta.

După o odihnă de o lună jumătate, își face reintrarea în ultima cupă «Negel», câștigată de germanul Rudolf Ecker și se clasează al optulea din 24 concurenți.

Dispută apoi două alergări la Floreasca. Nu se clasează în prima, din cauza unui defect de motor intervenit în momentul când conducea, și ocupă locul al doilea după Mareș și Porojan, în cea de a doua.

INCEPUTUL CONSACRAREI

Anul 1930 a corespuns începutului consacrărei excelentului alergător. Reintrând la 4 Mai, el concurează în cele două probe inaugurale ale velodromului din Șoseaua Ștefan cel Mare și numai datorită ghinionului nu poate obține victorii. Cu două pene de motor el sfârșește însă, în ambele întreceri, la locul al doilea.

PATRU CURSE IN DOUA ZILE

Ziua de 10 Mai îi dă prilej să se releve cu deosebire. Concurând pe o mașină de 250 cmc., Ionescu-Cristea își adjudecă victoria în categoria imediat superioară și realizează al doilea bun timp al zilei, după Marin Moraru, pulverizând în acelaș timp, vechiul record al probei.

A doua zi, concurează pe velodromul din București și câștigă, cu aceiași mașină, trei curse; și acest lucru în ciuda faptului că a concurat în două categorii superioare. Printre învinși figura și Ștefan Bonciulescu.

La 25 Mai, s'a clasat al doilea, după Teodor Porojan, într'o cursă de 60 tururi, alergată pe velodrom.

Patru zile mai târziu pierde o alergare câștigată, mașina luându-i foc în momentul când conducea cu autoritate. Abandonează deasemenea din cauză de pană, o cursă disputată la 1 Iunie. Peste șapte zile se răzbună însă, câștigând o cursă de obstacole și un match-omnim compus din trei probe.

Il revedem apoi concurând în ultimul «Circuit Băncasa», alergat pe o vreme mizerabilă și pe un teren complect desfundat. Abandonează însă cursa, ca majoritatea participanților.

IN BULGARIA

La 3 August trece întâmplător la Rusciuk și profitând de faptul că se



NICOLAE IONESCU-CRISTEA

alergau acolo curse pe pistă, împrumută o motocicletă, concurează, și câștigă.

Peste două săptămâni, concurând la București, câștigă titlul de campion în categoria 250 cmc., datorită victoriei obținută în proba oficială pe 50 tururi.

Câștigă apoi la 7 Septembrie, o alergare pe 50 tururi deschisă categoriei de 350 cmc. dar, la 28 Septembrie, pe Feleac, pierde o cursă câștigată datorită unei pene de carburație intervenită în apropierea potoului. Totuși a reușit să se claseze al doilea în categorie.

Ultimele două eșiri au corespuns aceluiași număr de victorii, obținute pe velodromul din Ploești, în ziua de 19 Octombrie.

1931

Reapare în ziua de 19 Aprilie, concurând în două curse pe velodrom și clasându-se al doilea, în ambele, după Ștefan Bonciulescu.

La 26 Aprilie se deplasează la Ploiești dar nu poate figura, din cauza unei răsturnări. Revenit în București, cedează din nou, la 3 Mai, locul prim lui Bonciulescu.

Peste șapte zile fuge în coastă la Păduchiosul, se clasează al treilea în categoria de 350 cmc. și ocupă locul al patrulea în clasamentul general.

La 17 Mai, câștigă o probă de campionat a categoriei de 500 cmc., iar două luni mai târziu aleargă într'o cursă de 30 tururi și-și adjudecă cursa ziarului «Dimineața»

La 30 August concurează în matchul România—Ungaria și odată cu obținerea victoriei își apropie și cupa ziarului «Universul».

Ziua de 6 Septembrie îi aduce titlul de campion al categoriei de 500 cmc., în urma unei victorii obținută într'o cursă pe 50 tururi.

Se clasează apoi, al doilea, după Friederich Cerny, în matchul Austria — România, pentru a încheia în mod strălucit anul, printr'o victoria obținută la Rusciuk

CONSACRARE DEFINITIVA

Anul ce a trecut a adus o definitivă consacrare a excelentului alergător care a fost cea mai reprezentativă figură a noastră, în numeroasele dispute organizate pe velodrom și terminate majoritatea, cu victoria lui.

Astfel, la 8 Mai, Ionescu-Cristea câștigă matchul București—Graz; la 10 Mai matchul București—Sofia; iar la 19 Mai triumfă în întâlnirea București—Graz—Sofia. In prima și ultima dispută, frații Hubmann i-au fost adversari demni.

Zece zile după victoria din întâlnirea București—Graz—Sofia își adjudecă cupa «Toma Iancovici», iar la 12 Iunie un ghinion îl face să scape victoria într'o dispută germano-românoaustriacă, în care s'a clasat al doilea, după Erich Bertram și înaintea lui Friederich Cerny. Accidentul suferit cu ocazia acestei dispute îl ține mult timp, departe de sportul favorit și îl vedem reapărând la 15 August în rallye-ul dela Sibiu, pe care îl termină nepenalizat.

Reintră pe velodrom la 28 August și cedează în mod surprinzător, lui Eugen Popescu și Paul Vasilescu.

La 4 Septembrie, concurează în a doua ediție a întâlnirei Graz—București—Sofia și sfârșește din nou al treilea, după Hubert Hubmann și Eugen Popescu. Se revanșează însă peste o săptămână câștigând la mare luptă, cel de al doilea match București—Graz.

Cele două întâlniri austro-române, disputate în zilele de 18 și 25 Septembrie îi aduc acelaș număr de înfrângeri, el cedând în ambele cazuri lui Leopold Killmeyer.

SUCCESUL DELA SOFIA

In zilele de 2 și 5 Octombrie concurează în 5 curse, obține o victorie și se clasează de două ori al doilea. Astfel, furnizează pe învingător în întrecerea româno-bulgară dar se lasă întrecut, după o acerbă luptă, de Killmeyer, în matchul austro-român și în cursa austro-româno-bulgară.

Revenit în țară obține încă două victorii internaționale, una la 16 Octombrie asupra francezului Meynier și cealaltă la 15 Noembrie asupra englezului Henri Clam Becket.

Intre timp câștigă la 9 Octombrie o cursă națională și se clasează al doilea, în întâlnirea româno-franceză-austriacă, disputată în ziua de 26 Octombrie și câștigată de Constantin Cantacuzino.

BILANȚ

Recapitulând, constatăm că, în cei cinci ani de activitate, Nicolae Ionescu-Cristea a concurat în 54 curse, cifră record la noi. A câștigat de 25 de ori, s'a clasat de 14 ori al doilea și de 4 ori al treilea. A sfârșit de 3 ori în clasament și de 8 ori a lipsit dela potou.

De notat că, în probele internaționale nu a lipsit niciodată dela sosire. A disputat în total 17 curse. A câștigat 10, a fost de 6 ori al doilea și o singură dată al treilea

Performanțele lui Nicolae Ionescu-Cristea vorbesc dela sine spre a nu mai fi nevoie să insistăm asupra excepționalei lui clase.

PEAN

A V I A Ț I E

Englezii Gayford și Nicholetts au bătut recordul mondial de durată

Ei au reușit un sbor de 8.592 km.

Maiorul Gaiford și locotenentul Nicholetts au bătut recent, recordul mondial de distanță în linie dreaptă. Intr'un singur sbor ei au legat Anglia cu Sud-Vestul african.

Au pornit la începutul săptămânei trecute depe aerodromul de experiențe Cromwell și au aterizat la Walvis Bay.

Ministerul englez al aerului anunță că distanța parcursă măsoară 8.592 km. și că această cifră va fi propusă spre omologare ca record mondial de specialitate.

Astfel recordul stabilit de americanii Boardman și Polando a fost depășit cu peste 500 km. Ei stabiliseră acest record mondial în zilele de 28, 29 și 30 Iulie 1931, la bordul unui avion de 300 H. P., zburând dela New-York la Istambul. După aceasta recordul a fost obiectul a mai multe încercări, neisbutite.

Gayford și Nicholetts au decolat la 7 și 15 dimineața dela Cromwell. Grație postului de T.F.E. cu care aparatul era prevăzut, au putut fi urmăriți de posturile europene până după trecerea lor în Africa.

Aviatorii au sburat deasupra Tunisului, au traversat deșertul în partea lui cea mai dificilă și au fost controlați la Vest de Tchad. Au trecut apoi în Guinea spaniolă, apoi atingând coasta o urmăriră. Trecând la capul Guano, în Sud-Estul african, cei doi sburători egalaseră recordul mondial de distanță. De acum era suficient ca ei să sboare cât mai mult posibil, spre capul Bunei Speranțe spre a-și apropia titlul mondial. Depășiră Walvis Bay crezând că vor putea merge mai departe, dar se reîntoarseră apoi și aterizară aci.

Scrisori din Franța

Un original proces de calomnie

Intre Jeff Dickson și Marcel Pagnol

PARIS 24. — Jeff Dickson e enervat. In ultimul timp s'a vorbit de el într'o formă puțin agreabilă. Anumite ziare și-au permis chiar aluzii pline de răutăți la adresa magnatului boxului.

Un fapt recent, constând în prezentarea unui film plin de aluzii la o anumită latură a activității lui Dickson, l-a determinat să se considere calomniat — unii pretind că se simte cu musca pe căciulă — și să se plângă tribunalului contra scenariștilor și casei editoare ale filmului: «Direct au Coeur».

Gurile rele spun că e vorba de publicitate, iar presa lui Dickson susține că «se va repara pe calea justiției marele prejudiciu adus nobilului sport».

Iată în ce constă cazul a cărui comentar oscilează între cronica judiciară și cea sportivă.

UN FILM BUCLUCAȘ

Cunoscutul Marcel Pagnol, autorul răsunătoarelor succese teatrale: Topaze, Marius și Fanni, unul din cei mai talentați și mai spirituali contemporani ai teatrului francez, a scris în colaborare cu Paul Nivoix scenariul filmului: «Direct au coeur».

Filmul a fost prezentat la cinematograful Olympia și a avut darul să-l enerveze pe Jeff Dickson.

Acțiunea se desfășoară în jurul unui match «aranjat».

Jim se înțelege cu Tom, ca acesta din urmă să-i cedeze prin k. o. în a doua repriză. Victoria aceasta urmând să-i aducă altă fericire... Tom uită însă de angajament, își zdrobește adversarul și de aci o serie de complicații comice la mijloc fiind o brunetă nostimă și sportivă.

Pagnol și Nivoix ținând să dea filmului un cadru cât mai real, au fixat diferitele situații fie la Wagram, fie la Palais de Sports.

Astfel, vezi publicul eșind dela Wagram, comentând și făcând câte un apropos ca: «aranjamentul a devenit o tradiție în acest local».

«Direct au coeur» obține un succes răsunător, deși are o tendință vădit antidicksoniană...

CALOMNIA

Cum am spus mai sus filmul de aluzii răutăcioase l-a enervat pe marele organizator franco-american. Jeff Dickson și-a consultat avocații cari au convenit că e cazul unui proces de calomnie. Plângerea a fost introdusă la tribunalul Senei și în curând cronica judiciară banalizată de crime și furturi, va primi un subiect inedit.

Calomniatul susține că nu s'ar fi sesizat și ar fi lăsat federației franceze rolul de a se constitui parte civilă.. dacă scenele cu «chiquéuri» și aranjamente nu ar fi fost situate la Wagram și Palais des Sports.

De altă parte se vorbește că și federația se va asocia și ea — se putea altfel ?— acțiunei întreprinse de Jeff Dickson.

AUDIATUR ED ALTERA PARS...

Procesul acesta va face să curgă multă cerneală.

In desbaterile cari vor avea loc în curând, se va deschide un proces subsidiar, acel al moravurilor practicate în lumea boxului de aci. Partea civilă va cere despăgubiri, pârâții vor căuta să dovedească realitatea situațiilor transpuse pe ecran. Va fi citat cutare sau cutare caz arhicunoscut însă necomentat în public.

Și se va insista asupra rolului jucat de Dickson în toate acestea. Iată deci că în loc să se servească boxul, îi se va face un mare rău.

Marcel Pagnol pare să se amuze de epilogul debutului său sportiv. Face mare haz și în colaborare cu oameni de specialitate strânge mărturii și documente cari să dovedească unele aranjamente celebre.

Pagnol spune că procesul lui se va transforma în procesul lui Dickson.

UN MARE ARANJAMENT MEMORABIL

Ca să dovedească realul situațiilor din film, Marcel Pagnol și Paul Nivoix declară că s'au inspirat dela un chique rămas celebru. E vorba de memorabila victorie a răposatului Battling Siki asupra lui Georges Carpentier.

In 1922, la sfârșitul lunei Septembrie, un an deci după matchul său faimos cu Dempsey. Carpentier și-a făcut reintrarea la Paris la Stade Bufalo, într'un match contând pentru campionatul Franței, Europei și lumei la categoria semi grea. Adversarul popularului Georges a fost răposatul negru Battling Siki, asasinat mai târziu în împrejurări misterioase.

Toată lumea știa că Siki este un boxeur formidabil, un puncheur combativ, aproape sălbatec.

Intimii lui Carpentier știau însă că toate măsurile fuseseră luate... Optimismul lor avea deci o bază sigură și mai mult optimismul lui Carpentier care la urcarea pe ring văzând tipul amenințător, spunea prietenilor din jurul său: «nu aveți nici o grijă, în două reprize voi fi gata».

Ce a urmat știți Fire extravagantă Siki a uitat de aranjament și l-a bătut pe Carpentier în mod lamentabil, knockoutându-l în repriza șasea.

Siki a uitat aranjamentul, astfel cum se petrec lucrurile în filmul lui Pagnol.

Martorii acestui aranjament susțin că s'ar fi făcut și o repetiție la Neuilly. Cea mai bună dovadă că Siki — Carpentier fusese aranjat, o furnizează memoriile faimosului speaker Vylé, pe care le publică în «prezent Miroir des Sports».

Iată deci că în procesul care se va desbate în curând, Pagnol va dovedi că se fac și s'au făcut aranjamente. Lucru pe care desigur Dickson nu l-a dorit.

CORESP.

21) Inaintașii sportului român

D. Dumitrescu: primul ciclist român

Acum 42 ani

Lucrările parcului Carol I erau în toi. Iarna fusese relativ blândă, astfel că amenajările începuseră din vreme. O armată întreagă de salahori munceau zilnic la desăvârșirea parcului.

Turnul lui Țepeș, palatul artelor (actualmente muzeu militar), arenele romane și toate celelalte clădiri ale parcului, fuseseră de mult terminate. Se lucra acum intens, la grădinărie și la diverse plantații, instalându-se în acelaș timp, cuștile pentru animale sălbatice.

Prin Aprilie 1906, mâna omenească transformase în realitate, proectul primarului de atunci, al Capitalei. Până la serbarea jubileului de 40 ani de domnie al primului Rege al României, mai era aproape o lună. Totuș porțile parcului se deschiseră spre a răspunde cererilor cetățenilor bucureșteni, dornici să-l vadă, cât mai curând.

Ziua de 10 Mai a acelui an a fost una dintre cele mai mari sărbători ale neamului. Regele Carol I și regina Elisabeta, aveau să fie obiectul de simpatie al mulțimei.

In această zi, micul Eugen urma să-și facă debutul de ciclist «rutier». Până atunci nu i se permisese să treacă dincolo de poarta școalei de biciclete în întreaga lui activitate se rezuma la cât mai multele tururi pe cari putea să le facă zilnic, înlăuntrul velodromului primitiv al tatălui său.

D. Dumitrescu se resimțea încă pe urma accidentului suferit și nu putea să urmărească destul de intens, evoluțiile odraslei lui. O încredințase însă ucenicilor, cu consemnul precis de a nu-i permite cu niciun preț, trecerea granițelor îngăduite.

Cu câteva zile înainte de 10 Mai, decanul cicliștilor români, neîncrezător în perspicacitatea oamenilor pe cari îi conducea, părăsi inactivitatea și luându-și inima în dinți, încălecă bicicleta, apoi biciclul și riscă chiar o săritură. Se convinse astfel că piciorul s'a vindecat și îi va permite deci să-și reia ocupațiunile.

Ziua ce urmă fusese fixată pentru examenul micului Eugen. Ea începu mai devreme ca de obicei. Incă dela ora 6 dimineața se vedea oarecare mișcare pe vastul teren din bulevardul Colței.

O oră mai târziu micul Eugen ieșea din curte, întovărășit de tatăl său și cu bicicleta la mână.

Plecarea s'a dat la comandă și piciul a dat deplină satisfacție. Cei doui cicliști efectuară un tur al bulevardului și se întoarseră la locul startului, fără ca la această escapadă să fi asistat prea multă lume. Străzile erau goale și în tot drumul parcurs, nu întâlniseră niciun vehicul. Ori, pe d. Dumitrescu îl interesa un lucru: cum i se va comporta odrasla în caz de aglomerație?

Spre a-și lua și această piatră după inimă, decanul cicliștilor români, repetă experiența, în aceiași zi, dar la ora 12 când, străzile Capitalei erau foarte populate. Pentru a preîntâmpina un eventual accident, d. Dumitrescu mergea alături de copil, în partea stângă, lăsând însă toată inițiativa elevului. Parcursul străbătut a fost, de rândul acesta, mult mai lung. Din bulevardul Colței, cei doi cicliști au trecut prin piața Victoriei, apoi pe calea Victoriei (pe atunci această arteră a Capitalei nu era interzisă cicliștilor), prin piața palatului, pe bulevardul Elisabeta, iar prin Academiei au revenit în piața palatului și prin piața Amzei au reajuns acasă.

Pe tot acest parcurs, exagerat de lung pentru un copil, ce abia împlinise trei ani jumătate, micul elev al d-lui Dumitrescu, făcu o singură greșeală. Maestrul era însă la un pas de el, și, punându-i mâna dreaptă în ceafă, îl sili să execute mișcarea inversă și să dreagă greșeala.

Ziua de 10 Mai a acelui an a prilejuit o sărbătoare neobișnuită și forfoteala era cu mult peste așteptări. Din provincie veniseră o sumedenie de locuitori de diferite vârste, să vadă și să aclame pe primul rege al României. Pe străzi era o mare de capete, iar pe traseul ce urma să treacă cei doi suverani, nu mai era chip să te strecori.

La 10 dimineața, ora fixată pentru tedeumul dela Mitropolie însuși cortegiului regal îi fu greu să străbată mulțimea care, entuziasmată până la refuz nu mai continua cu ovațiunile.

După amiază era mare serbare inaugurală la Parcul Carol. Adevărate torente de lume se îndreptau spre noua grădină publică, astfel că vehiculele abia se puteau strecura pe ici pe colo.

La ora 1, pe terenul din bulevardul Elisabeta era mare fierbere. Familia Dumitrescu (tatăl, mama și cei doi copii) se pregăteau de plecare. Cu excepția capului familiei care purta o haină neagră, restul în îmbrăcăminte albă. Dela înălțimea biciclului se dădu semnalul de plecare și caravana se puse în mișcare, având în frunte pe micul Eugen, urmat de surioara sa și de mama sa. Ultimul, încă odată mai înalt decât soția sa și de patru ori cât cei doi copii, d. Dumitrescu supraveghea ținuta și mișcările micei armate.

Pe străzile laterale ajunseră în bulevardul Maria, iar de aci în strada 11 Iunie. Se făcuse tocmai o spărtură în puhoiul de oameni și caravana putu înainta. Cu ajutorul unui semnal special d. Dumitrescu reuși să croiască drum prin mulțime și când poporul își dete seama de intențiile celor patru cicliști, deschiseră calea, lăsându-i să se strecoare, sub priviri de admirație. Bucureștenii îl cunoșteau bine pe decanul cicliștilor români și imediat își deteră seama că familia lui se mărise cu o unitate. La vederea minusculului înaintaș, poporul începu să ovaționeze și în strigătele entuziaste ale mulțimei, familia ciclistă ajunse la porțile parcului Carol.

Micul Eugen trecuse cu succes, un examen din cale afară de greu.

(Va urma)